

На правах рукописи

**Годлевская Наталья Владимировна**

**Политика России в государствах Центральной Азии по созданию и  
использованию железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры  
(1991 - 2005 гг.)**

Специальность 07.00.15 – история международных отношений и внешней  
политики

**АВТОРЕФЕРАТ**

диссертации на соискание ученой степени  
кандидата исторических наук

Екатеринбург 2007

Работа выполнена на кафедре регионоведения России и стран СНГ ГОУ ВПО «Уральский государственный университет им. А.М. Горького».

Научный руководитель: доктор исторических наук,  
профессор  
Камынин Владимир Дмитриевич

Официальные оппоненты: доктор исторических наук,  
профессор, ведущий научный сотрудник  
Института экономики УрО РАН  
Берсенов Владимир Леонидович  
  
кандидат исторических наук,  
доцент, старший научный сотрудник  
отдела отечественной истории XX века  
Института истории и археологии УрО РАН  
Зубков Константин Иванович

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Тюменский  
нефтегазовый институт»

Защита состоится «\_\_» \_\_\_\_\_ 2007 г. в \_\_\_\_ час. на заседании диссертационного совета Д 212.286.04 по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора исторических наук при Уральском государственном университете им. А.М. Горького (620083, Екатеринбург, К-83, пр. Ленина, 51, комн. 248).

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке Уральского государственного университета им. А.М. Горького

Автореферат разослан «\_\_» \_\_\_\_\_ 2007 г.

*Ученый секретарь  
диссертационного совета  
доктор исторических наук,  
профессор*

*В. А. Кузьмин*

## ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

### Актуальность темы исследования.

Распад СССР и последовавшее за ним образование независимых государств с их границами и таможами, привели к развалу транспортных коммуникаций и резкому обострению проблемы доставки транзитных грузов на всем Евразийском пространстве. В центрально-азиатском регионе с особой остротой возникла проблема развития и создания железнодорожных и трубопроводных коммуникаций. Ведь ценное сырье необходимо доставить туда, где оно пользуется спросом. Возможность государствам Центральной Азии реализовать с максимальной эффективностью преимущества своего географического положения позволит выстроить здесь современную инфраструктуру, и повысить уровень жизни населения. А если они сумеют максимально разнообразить направления сбыта минерального сырья, добывающие отрасли превратятся в надежный источник накоплений для общего экономического роста государств. Интеграция центрально-азиатских республик в систему мирового рынка решает также важнейшую политическую задачу.

В Центральной Азии сталкиваются интересы России, США, стран ЕС, Китая, Турции, Ирана и других государств, что подчеркивает важность развития здесь железнодорожного и трубопроводного транспорта, транзитных транспортных коридоров, помогает осознать широкие экономические перспективы, как для внешней политики отдельных государств региона, так и для развития международных отношений в целом.

Трубопроводный и железнодорожный транспорт представляют собой одну из важнейших областей общественного материального производства, которая имеет стратегическое значение и в экономическом и в политическом развитии государств. Проект возрождения древней магистрали - Великого шелкового пути, выдвинутый мировым сообществом в начале 90-х гг. XX в., стал отражением стремления многих государств развивать экономическое и политическое сотрудничество молодых независимых государств Центральной Азии между собой и с развитыми государствами Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона, попыткой реализовать перспективную идею евроазиатского транзита.

Центральная Азия – крупнейший после России блок постсоветского пространства, один из богатейших регионов мира по запасам минерального сырья и потенциал данного региона напрямую связан с наличием развитых транспортных коммуникаций. Трудности выхода центрально-азиатских государств на внешний рынок за пределы бывшего Советского Союза усугублялись отсутствием собственных международных коммуникаций.

На протяжении многих десятилетий СССР, представлял собой жесткую, замкнутую систему, разбитую на крупные отраслевые и национально-территориальные подсистемы. Все они экономически дополняли друг друга. В результате сложился общесоюзный экономический механизм, связующим звеном которого являлась общая транспортная инфраструктура СССР.

В то же время, нестабильность региона, глубина интеграции центрально-азиатских республик в народнохозяйственный комплекс бывшего Советского Союза, высокая взаимозависимость их национальных хозяйств и экономики России создают предпосылки для сохранения и дальнейшего развития сложившихся связей. Их реализация зависит от целого комплекса экономических и политических факторов, в том числе и от внешнеэкономической политики зарубежных партнеров.

**Целью** диссертационного исследования является изучение политики России и стран Центральной Азии в области использования транспортных коммуникаций центрально – азиатского региона, в формировании новой системы современных международных отношений в этом регионе.

***Задачи исследования:***

- показать какое влияние оказывает инфраструктура созданная Россией в досоветский и советский период на развитие стран Центральной Азии в настоящий период;
- изучить сотрудничество России и стран Центральной Азии после распада Советского Союза по совместному использованию трубопроводного и железнодорожного транспорта;
- рассмотреть роль транспортной системы в обеспечении экономических приоритетов и национальной безопасности России и Центральной Азии;
- раскрыть значение транзитного потенциала России и стран Центральной Азии для международного сообщества и позицию иностранных государств в этом вопросе.

**Объектом исследования** являются современные международные отношения в Центральной Азии, оказывающие влияние на создание и развитие железнодорожной и трубопроводной транспортной инфраструктуры.

**Предметом исследования** является железнодорожная и трубопроводная инфраструктура Центральной Азии, как инструмент формирования политики России.

**Хронологические рамки** работы охватывают период после распада СССР и до 2005 г.

**Территориальные рамки исследования** охватывают территорию государств Центральной Азии (Казахстан, Узбекистан, Таджикистан, Киргизию, Туркменистан) и Россию, где проходят транспортные коммуникации, связывающие между собой государства.

Однако, в силу того, что через Таджикистан и Киргизию не проходят магистральные железнодорожные и трубопроводные коммуникации, главное внимание в исследовании

уделено Казахстану, Туркменистану и Узбекистану. Привлечение материалов других государств оказывающих влияние на развитие транспортной инфраструктуры центрально-азиатских государств и России является необходимым для полноценного историко-сравнительного, политического анализа.

**Степень изученности темы.** В заявленном предметном ракурсе тема не исследовалась, поскольку приобрела актуальность в связи с распадом СССР и появлением новых независимых центрально-азиатских государств. Тем не менее, отдельные аспекты проблемы представлены в научной исторической, экономической, теоретической литературе по геополитике, юридической литературе.

Создание Россией транспортных систем в Средней Азии для нужд единого большого государства и значение этого для современности требует специального исследования. Поэтому, в диссертации дается краткий очерк создания железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры в досоветский и советский период. В нем раскрываются основные этапы создания и развития данного вида транспорта Средней Азии, ее место и роль в политической, экономической жизни России в конце XIX –XX вв. В связи с этим в данном исследовании частично использовалась досоветская и советская литература.

После распада СССР *российская историография* на начальном этапе следовала мнениям западных авторов, объясняя, что проблемы в Центральной Азии возникли вследствие «главной глобальной катастрофы - крушения СССР<sup>1</sup>, его экономической и политической системы, когда в обстановке хаоса не может нормально функционировать ни одна отрасль»<sup>2</sup>. В этой литературе советский период развития оценивался крайне негативно. Интерес российских исследователей был вызван изменением роли центрально-азиатской проблематики в системе международных отношений. Проблемы транспортного развития центрально-азиатского региона не были предметом специального исследования историков.

К концу 90-х гг. XX в. на смену безоговорочному осуждению советского национально-государственного строительства пришло более объективное исследование усилий на выработке стратегии государств СНГ по преодолению кризиса и участия в мировых процессах<sup>3</sup>. Обращение к экономическим аспектам все чаще затрагивало проблемы транспортировки сырья из центрально-азиатских государств<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Батюк В.И., Уткин А.И. Современная система международных отношений и Россия. М., 1996; Рогов С.М. Евразийская стратегия для России. М., 1998; Рогов С.М. Три года проб и ошибок российской дипломатии. М., 1996

<sup>2</sup> Россия на пороге 21 века. Современные проблемы национально-государственного строительства РФ. М., 1996. С. 112-113

<sup>3</sup> См.: Абраменко Т. Между севером и югом найдется место для нас? // Континент. 2000. № 15; Белокерницкий В.Я. Центральная Азия в евразийской перспективе // Восток. № 5; Валянский С., Калужный Д. Понять Россию умом. М., 2001; Вардомский Л.Б. 10 лет после распада СССР: некоторые результаты и перспективы эволюции пространства СНГ // Россия и современный мир. М., 2002. №. 4; Внешняя политика и безопасность

В монографии Ю.А. Щербанина «Глобализация: международный обмен и транспорт» детально исследован широкий круг транспортной проблематики в увязке с процессами глобализации мировой торговли. В 1999 г. была опубликована коллективная монография «Глобальный трек», в которой авторы проанализировали исторический план становления национально-государственных транспортных систем, системный подход к решению задач формирования транспортных связей регионов в хозяйственном комплексе России – создание сети путей сообщения, функционирования взаимодействия различных видов транспорта, инвестирование проектов транспортного строительства<sup>5</sup>.

Поиск концепции новой политики в условиях постсоветской дезинтеграции привел к появлению современной литературы по транспорту в виде научных конференций, форумов, семинаров, дискуссий<sup>6</sup> и носит ярко выраженный полемический характер, фиксирует внимание на дискуссионных вопросах.

Во второй половине 1990-х гг. наиболее активно обратились к рассмотрению проблем постсоветского развития трубопроводного и железнодорожного транспорта публицисты<sup>7</sup>, рассматривая вопросы нефтегазового потенциала Центральной Азии, значения транспортной системы в постсоветский период.

С начала 1990-х гг. публикуются исследования по геополитике<sup>8</sup>. В них уделено большое внимание дезинтеграционным процессам в постсоветском пространстве, самоопределению России. В работах А.С. Панарина, В.А. Колосова, К.И. Зубкова, В.В.

---

современной России (1991-2002). М., 2002. Т.1; Звягельская И. Д. Макаров Д.В. Восприятие Россией политики Запада в Центральной Азии // Южный фланг СНГ. Центральная Азия-Каспий-Кавказ: возможности и вызовы для России / Под. ред. М.М. Наринского, А.В. Мальгина. М., 2003

<sup>4</sup> См.: Щербанин Ю.А. «Глобализация: международный обмен и транспорт». Учеб. пособие / Дипломатическая академия МИД России. М., 2002; Некрасов А.С. Синил Ю.В. Долгосрочные тенденции развития энергетического комплекса в России // Финансово-экономический вестник нефтяной и газовой промышленности. 2003. № 1; Павриненко Ю. Транзитный потенциал Казахстана, и пути сотрудничества с соседними государствами // Экономист. 2003. № 11; Сапрыкин В. Российский «Газпром» в странах Центральной Азии // Центральная Азия и Кавказ. 2004. № 5; Шахмирова С. Новый российский национальный продукт // Евразия сегодня. 2004. № 11

<sup>5</sup> См.: Ламин В.А., Пленкин Ю.В., Ткаченко В.Я. Глобальный трек: развитие транспортной системы на востоке страны. Екатеринбург. 1999

<sup>6</sup> См.: Региональная структура России в геополитической и цивилизационной динамике: Доклады. / Межд. науч. конф. Екатеринбург. 23-25 февр. Екатеринбург, 1995; Форум: новая геополитическая ситуация в Центральной Азии и ее импликации для России // Восток. 1993. № 6; Россия - Центральная Азия: проблемы миграций и безопасности / Мат. семинара «Безопасность в «контактных зонах» Азиатской России и Центральной Азии: опыт и практика регулирования этнополитических направлений. Барнаул, 2002; Мир и Россия на пороге 21 века: Вторые Горчаковские чтения. МГИМО МИД России (23-24 мая 2000 г.). М., 2001; Россия и США в новом мировом порядке. Дискуссии в политико-академических сообществах России и США (1991- 2002). М., 2002

<sup>7</sup> См.: Ершов Ю. А. Страсти по транзиту // Нефть России. 2002. № 3; Журабаев И. Труба завет в Алашанькоу // Нефть России. 2004. № 10; Омельченко С. Труба зовет // Нефть России. 2002. № 5; Сергеева О. Брак по расчету // Нефть России. 2000. № 4; Сергеева О. Проект невозможного // Нефть России. 2000. № 2

<sup>8</sup> См.: Парамонов В. Геополитика и Центральная Азия // Аналитический центр «Разумные мышления». 2005. [http://www.pbussr.ru/index.php?\\_razdel=12&condition=show\\_news&page=1&id=7079](http://www.pbussr.ru/index.php?_razdel=12&condition=show_news&page=1&id=7079); Максименко В. И. Центральная Азия и Кавказ: основание геополитического единства // Центральная Азия и Кавказ. 2000. № 9 // [http://www.ca-c.org/journal/cac09\\_2000/08Maksimen.shtml](http://www.ca-c.org/journal/cac09_2000/08Maksimen.shtml).

Разуваева и др. авторов высказывается мысль о том, что взаимоотношения России и стран СНГ станут основой, которая будет определять международные отношения в данном регионе Евразии<sup>9</sup>.

Авторы едины в понимании сущности, мотивов и целей американской политики в Центральной Азии. В качестве ее причин называются соображения геополитического характера и заинтересованность в природных ресурсах Центральной Азии. Однако по-разному расставляются акценты: одни авторы исходят из приоритетности энергетического фактора, но большинство уделяют внимание геополитике региона. Сторонники первого подхода указывают в целом на взвешенный, вполне прагматичный характер американской политики, подчеркивают готовность США к компромиссу с Россией. Авторы второго подхода, широкое внимание уделяют ответам на вопросы о конкретных целях и задачах американской дипломатии в регионе, готовности Соединенных Штатов к непосредственному вовлечению в региональные противоречия, значении американской политики для будущего Центральной Азии. Российский американист А. И. Уткин на основе анализа многочисленных источников пришел к выводу, что стратегия Америки в XXI в. заключается в том, чтобы сохранить лидирующие глобальные позиции страны и предотвратить появление неконтролируемого союза конкурентов, способного к середине века перехватить мировую эстафету<sup>10</sup>.

На характер влияния геополитических исследований большое влияние оказали *западные исследования*<sup>11</sup>. Советские Средняя Азия и Казахстан считались одним из прочных тылов СССР и во многом по этой причине долгое время мало интересовали западных исследователей. Рост интереса к Центральной Азии обозначился в конце 1970-х - 1980-е гг., и, прежде всего, был связан с революцией в Иране и войной в Афганистане. Географическая близость и той и другой страны к советской Средней Азии, и вовлеченность последней в афганский конфликт усиливали внимание к ней.

---

<sup>9</sup> См.: Панарин А.С. Реванш истории: российская стратегическая инициатива в 21 веке. М., 1998; Он же. Стратегическая нестабильность в 21 веке. М., 2003; Разуваев В.В. Российская Федерация, ее субъекты и ближнее зарубежье: геополитические проблемы. М., 1993; Он же. Геополитика постсоветского пространства. М., 1934; Геополитическое положение России: представления и реальность / Под. ред. В.А. Колосова. М., 2000; Зубков К. И. Как рождалась концепция русского Хартлэнда // Уральский исторический вестник. 1994. № 1; Он же. Пространственно-географический фактор российских модернизаций // Урал. ист. вестник. 2000. № 5-6

<sup>10</sup> См.: Уткин А. И. Единственная сверхдержава. М., 2003

<sup>11</sup> См.: Akiner S. Central Asia: New Arc of Crisis? RUSI. 1993; Dani A.C. New Light on Central Asia. Delhi, 1993; Gleason G. Common Sovereignty. The Politics of Change in the Central Asian Republics. Boulder, 1993; Dannreuter R. Creating New States in Central Asia: the Strategic Implication of the Collapse of Soviet Power in Central Asia. 1994; Frank A. G. The Centrality of Central Asia. Amsterdam, 1992; Born A. Uzbekistan: Politics and Foreign Policy. London, 1998; Олкотт М. Б. Казахстан: не пройденный путь. М., 2003; Dawisha K., Parrott B. Russia and the New States of Eurasia: the Politics of Upheaval. Cambridge, 1995; Rumer M.E. Central Asia in Transition. Dilemmas of Political and Economic Development. New York-London, 1996

Распад СССР вызвал растущий интерес западных исследователей к новому геополитическому пространству - Центральной Азии. Западные авторы делают акцент на блок военно-экономического профиля и особенно на этнических, культурно-исторических, религиозных факторах, которые, по их мнению, являются решающими, формирующими приоритеты в политике центрально-азиатских государств, а поэтому первоочередными. Влияние тех или иных геополитических центров силы на Центральную Азию прослеживается в исследованиях, непосредственно посвященных политике той или иной державы в регионе. Широко освещен вопрос влияния США, Китая, ЕС, Турции и Ирана на развитие центрально-азиатских государств, выбор моделей для своей социально-экономической стратегии. Большинство работ рассматривают несколько стран Центральной Азии в комплексе. Такой подход обусловлен большими возможностями, как проведения сравнительных исследований, так и прогнозирования на их основе возможного развития событий в регионе в целом. Проблемы транспортных коммуникаций косвенно затрагиваются в исследованиях.

Открытие в центрально-азиатском регионе значительных запасов стратегического сырья выявило большую потребность в теоретических анализах и прогнозах, что обеспечило увеличение количества научных трудов. Среди основных работ западных авторов, посвященных изучению Центральной Азии, особо следует отметить работы М. Олкотт, А. Козна, Г. Фуллера, Ф. Стара, З. Бжезинского и др. Эти авторы сосредоточили свое внимание на понимании места и роли каспийской нефти в мировой политике<sup>12</sup>. Во главу угла исследователи ставят энергетическую безопасность ведущих индустриально развитых стран Запада, и подвергают критике политику России, направленную на удержание региона в сфере своего влияния. По словам американского политолога А. Козна, Вашингтону следует сделать более действенной свою региональную политику, продолжая диверсификацию поставок энергоносителей в США, «Каспийский бассейн на сегодняшний день является одним из крайних рубежей развития мировой энергетики, – говорит А. Козн. Очень важно, чтобы эта нефть попадала на мировые рынки, при этом желательно – минуя цепкие объятия российского транзита». Большое освещение в исследованиях получила политика по содействию демократическим и рыночным преобразованиям и обеспечению соблюдения

---

<sup>12</sup> См.: Odom William E. US Policy Toward Central Asia and the Transcaucasus // Caspian Crossroads. 1997. № 1; Olcott M.B. Central Asia's New States. Washington, 1996; Бжезинский З. Великая шахматная доска: Господство Америки и его геостратегические императивы. М., 1999; Козн А. США, страны Центральной Азии и Кавказа: проблемы и перспективы взаимоотношений // Центральная Азия и Кавказ. 2000. № 2; Он же. Энергетическая безопасность Центральной Азии и интересы США // <http://www.centrasia.ru/newsA.php4?st=1164272100>; Он же «Большие Игры» в Средней Азии: борьба за природные ресурсы вообще и за энергию в частности // <http://www.centrasia.ru/newsA.php4?st=1121580120>; Fuller G. Central Asia: the New Geopolitics. Santa Monica, 1992



прав человека в государствах региона. Менее разработана проблематика о приоритетах различных стран.

В работах *центрально-азиатских исследователей*<sup>13</sup> на смену изучения Центральной Азии, как неотъемлемой части истории СССР, пришло осознание того, что имеется достаточно «оснований для рассмотрения данного региона как типа локальной цивилизации».

Весьма широкий спектр исследований по данной проблематике у казахстанских политологов. Среди обобщающих изданий геополитического характера, посвященных Центральной Азии, следует назвать монографии М.Т. Лаумулина и С. Кушкумбаева<sup>14</sup>. Публикуются работы и других авторов<sup>15</sup>. По их мнению, продуманная и прагматичная линия поведения на международной арене, выдержанная политика в отношении других постсоветских государств, своевременный отказ от ядерного потенциала, сбалансированная политика в отношении как западных, так и восточных инвесторов обеспечили Казахстану достойное место в мировом сообществе. Важное место занимают вопросы обеспечения мирового энергетического баланса и возрастающей роли энергетических ресурсов в международной политике, снижению энергозависимости от России.

Вопросам интеграции центрально-азиатского региона и развитию железнодорожного транспорта посвящены работы Н. Исингарина<sup>16</sup>. Он обстоятельно и подробно рассмотрел вопросы транспортной системы Центральной Азии, развитие региональных экономических союзов по типу открытого сотрудничества одновременно с созданием внутреннего эффективного взаимодействия по пути интеграции в мирохозяйственную систему.

В целом, следует отметить, что, начиная с 90-х гг. XX в. заметно меняются исторические оценки в работах центрально – азиатских исследователей, выдвигаются различные факторы, якобы свидетельствующие об отрицательном влиянии России и в целом русского народа на центрально – азиатские государства. Зачастую в ущерб историческим реалиям современные исследователи пытаются заново переписать историю своего народа.

---

<sup>13</sup> См.: Мукиджанова Р.М. Государства Центральной Азии и их южные соседи // Восток. 1996. № 5; Суражиддинов Н. Узбекистан: путь к экспортоориентированному развитию. Узбекистан, 2000; Кушкумбаев С.К. Геополитика транспортных коммуникаций в Каспийском регионе. [http://www.kisi.kz/Parts/Confs/cnfl/Kushkumbaev\\_ru.html](http://www.kisi.kz/Parts/Confs/cnfl/Kushkumbaev_ru.html); Абдусалинов Р.Х. Производственные силы и совершенствование экономических связей Узбекистана. Ташкент, 1986; Астанбаев Б. Россия и Киргизия расширяют сотрудничество // Содружество Независимых Государств. 2000. 5 окт.

<sup>14</sup> См.: Лаумулин М.Т. Казахстан в современных международных отношениях: безопасность, геополитика, политология. Алма-Ата, 2000; Кушкумбаев С.К. Центральная Азия на путях интеграции: геополитика, этничность, безопасность. Казахстан, 2002

<sup>15</sup> См.: Жуматаев Р.Н. Транспортная политика республики Казахстан // <http://www.kisi.kz/img/docs/387.pdf>; Журабаев И. Прелести прагматичной дружбы // Нефть России. 2001. № 7

<sup>16</sup> См.: Исингарин Н.К. Проблемы интеграции в СНГ. Алма-Ата, 1998; Он же. Транспорт – магистраль экономической интеграции в СНГ. Алма-Ата, 1998; Он же. Перекресток девяти дорог: Казахстан ключевое зерно трансматериковых сухопутных магистралей // Юго-Восточная граница России: проблемы приграничных связей и безопасности. Челябинск, 2001

Появляются исторические работы, отвергающие цивилизационный фактор, который принесло в Центральную Азию взаимодействие с российским обществом<sup>17</sup>. Так, Ж. Рахимов начало железнодорожного строительства Российской империей в данном регионе, называет «возможностью постоянно в огромных количествах грабить богатства Средней Азии в целях ликвидации сырьевой зависимости от США и Китая, превращения Туркестана в свою основную сырьевую базу и в свою колонию»<sup>18</sup>.

Отсутствие специальных исследований о политике России в государствах Центральной Азии по созданию и использованию железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры, так же доказывает актуальность и необходимость создания обобщающей научной работы по данной проблеме.

*Источниковой базой* диссертационного исследования являются многочисленные и разнообразные по своим видам документы и материалы, в том числе извлеченные из центральных и местных архивов РФ, а также из сети Интернет. В работе использованы фонды Государственного архива Российской Федерации (ГАРФ), Российского Государственного архива экономики (РГАЭ), а также Центра документации общественных организаций Свердловской области (ЦДООСО) и Государственного архива Свердловской области (ГАСО).

Формирование политики в области использования транспортной инфраструктуры отражают выступления государственных деятелей России, Китая, ЕС, США, Центральной Азии, российских и иностранных дипломатов<sup>19</sup>.

Использование декретов, постановлений и других материалов законодательного характера центральных учреждений СССР, России и стран СНГ, Китая, США, ЕС, Турции, Ирана, участвующих в процессе формирования транспортной инфраструктуры Центральной Азии, позволило изучить официальное правительственное направление в этом процессе. Среди этих документов наиболее важное значение имеют декреты и постановления СНК, ВЦИК, Всероссийских съездов Советов и съездов Советов СССР, ЦИК, СНК СССР, СТО, опубликованные в сборниках документов по строительству Турксиба, индустриализации СССР<sup>20</sup>, постановления и распоряжения НКПС, межгосударственные соглашения.

---

<sup>17</sup> См.: Рахимов Ж. История Узбекистана (вторая половина XIX – начало XX в.) 9 класс. Ташкент, 2001; Есмагамбетов К.Л. Что писали о нас на Западе. Алма-Ата, 1992; Развитие межэтнических отношений в новых независимых государствах Центральной Азии. Бишкек, 1995.

<sup>18</sup> См.: Рахимов Ж. История Узбекистана ... Указ. соч. С. 124

<sup>19</sup> См.: Каримов И.А. Наша высшая цель независимость и процветание родины, свобода и благополучие народа. Ташкент, 2000; Иванов И.С. Внешняя политика России в эпоху глобализации: Статьи и выступления. М., 2002; Он же. Хозяйственные интересы России и ее экономическая дипломатия. М., 2001; Каримов И. Выступление на международной конференции по развитию транспортного коридора Европа-Кавказ-Азия. [http://2004.press-service.uz/rus/knigi/9tom/7tom\\_12.htm](http://2004.press-service.uz/rus/knigi/9tom/7tom_12.htm);

<sup>20</sup> См.: Индустриализация СССР. 1922-1932 гг.: Документы и материалы. М., 1970; Железнодорожный транспорт в годы индустриализации СССР (1926-1941): Документы и материалы / Под ред. М.П. Кин, П.И.

Для освещения деятельности местных российских, казахских, среднеазиатских советских государственных, партийных и хозяйственных органов по железнодорожному, трубопроводному транспорту большое значение имеют директивные материалы по вопросам строительства, работы железнодорожного и трубопроводного транспорта. Это постановления и распоряжения Свердловского обкома КПСС (1917 - 1991 гг.), Свердловского промышленного обкома КПСС (1963 - 1964 гг.), Министерства путей сообщения СССР, Главного управления эксплуатации магистральных газопроводов, Управления газификации при исполнительном комитете Свердловского областного совета народных депутатов, СНК СССР, СНК РСФСР, Экономического Совета РСФСР, СНК Киргизской АССР, Киргизского ЦИК.

В обширном комплексе делопроизводственной документации отражена деятельность центральных и местных органов власти и управления, хозяйственных органов по вопросам строительства и развития железнодорожного и трубопроводного транспорта в Центральной Азии; приказы, объяснительные записки о производственно-хозяйственной деятельности, решения, планы, протоколы и выписки из протоколов заседаний местных государственных, партийных и хозяйственных органов, письма, пояснительные записки, справки. Эти документы позволили изучить роль и значение железнодорожного и трубопроводного транспорта в развитии СССР, Центральной Азии, Свердловской области.

Важной частью источниковой базы исследования являются статистические материалы СССР, ЕС, СНГ, ООН, а также специализированных ведомств России, Центральной Азии, позволяющие увидеть фактическую сторону процесса создания и использования Россией железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры в Центральной Азии в исследуемый период времени<sup>21</sup>.

Для изучения вопросов политики в области транспортного строительства были изучены материалы периодической печати. В их числе научные журналы: «Мировая экономика и международные отношения», «Финансы», «Внешнеэкономический бюллетень», «Вестник Евразии», газеты: «Независимая газета», «Российская газета», «Содружество Независимых государств», «Казахстанская правда», а так же журнальные издания независимых информационно-аналитических центров, исследующих современные проблемы

---

Яковлев. М., 1970; Напорко А.Г. Железнодорожный транспорт СССР в документах коммунистической партии и советского правительства (1917-1957). М., 1957; Первые шаги индустриализации СССР 1926-1927 гг.: Сб. документов / Под. ред. М. П. Кима. М., 1959; Директивы КПСС и Советского правительства по хозяйственным вопросам 1917-1957 гг. Сборник документов. М., 1958; Туркестано-Сибирская магистраль: Сб. статей и документов. Комитет содействия постройки Туркестано-Сибирской железной дороги СНК РСФСР. М., 1929

<sup>21</sup> Казахстан в цифрах в 1988 г. Алма-Ата, 1989; Статистический бюллетень СНГ. М., 2000. № 16; Транспорт и связь Российской Федерации в 1992 г. М., 1993; Узбекская ССР: цифры. 1984; Транспорт и связь Российской Федерации в 1996 г. М., 1996

национальной безопасности, экономической интеграции России и стран центрально-азиатского региона<sup>22</sup>.

Важным источником для всестороннего исследования проблемы являются документы личного происхождения<sup>23</sup>. Они помогают восстановить факты, которые не отразились в других источниках.

Особое значение для всестороннего исследования проблемы представляют картографические материалы, представляющие наглядное дополнение данного исследования. Это карты – схемы с нанесением вариантов трубопроводных и железнодорожных линий.

Указанные виды источников в комплексе составляют достаточную основу для исследования проблемы политики России в государствах Центральной Азии по созданию и использованию железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры.

**Методологической основой исследования** является цивилизационный подход, который, объединяя все процессы в обществе в единое целое, позволяет проследить взаимодействие между Россией и Центральной Азией в отношении транспортных коммуникаций и на политическом, и на экономическом, и культурном уровне. Данный подход позволяет определить значение данного региона в мировом сообществе, обозначить перспективу создания трансазиатских магистралей, как в широтном, так и в меридиональном направлении.

В диссертации использовались междисциплинарные методы исследования: системный, историко-сравнительный, функциональный, геополитический, геоэкономический. Сочетание названных методов позволило рассмотреть политику России в государствах Центральной Азии по созданию и использованию железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры как определенную систему со всеми ее составляющими и взаимодействующими элементами.

**Научная новизна** диссертационной работы заключается в том, что в ней на основе широкого круга источников впервые проведено обобщающее исследование политики России в процессе создания ей железнодорожной и трубопроводной инфраструктуры в Центральной Азии, определено значение и развитие данной инфраструктуры в мире после распада СССР, с учетом возросшей экономической роли центрально-азиатских государств.

---

<sup>22</sup> См.: Бурмистров В. Н., Хашимов А.К. Внешнеэкономические связи республики Узбекистан // Внешнеэкономический бюллетень. 2001. № 3; Васильев А. Россия и Центральная Азия // Азия и Африка сегодня. 1999. № 5; Гушер А. Нефть и газ Казахстана и их роль в политике молодого государства // Азия и Африка сегодня. 2003. № 2.

<sup>23</sup> См.: Олбрайт М. Госпожа госсекретарь. М., 2004; Назарбаев Н.А. Нурсултан Назарбаев: без правых и левых. М., 1991; Горбачев М.С. Жизнь и реформы. В 2-х т. М., 1995

**Апробация и использование практических результатов.** Основные положения и выводы диссертационного исследования были обсуждены на кафедре регионоведения России и стран СНГ, а так же на Всероссийских и региональных научных конференциях: «60-летие победы в Великой Отечественной войне и ее значение в истории XX века» (апрель 2005 г.), «Пятые Татищевские чтения» (апрель 2005 г.), «Урал индустриальный: Седьмые Бакунинские чтения» (октябрь 2005 г.), опубликованы в 7 статьях.

Материалы диссертации отражают современные проблемы взаимоотношений России и Центрально-азиатского региона. Результаты исследования могут быть использованы в научной работе (написание обобщающих трудов по экономике, истории России и стран СНГ), в учебном процессе (подготовка соответствующих лекционных курсов и семинаров по данной проблематике).

### **Структура работы:**

Диссертация состоит из введения, двух глав, заключения, списка источников и литературы, приложений.

## **ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ**

**Во введении** обоснована актуальность темы, хронологические и территориальные рамки исследования, определены объект и предмет исследования, цели и задачи, представлена историография и характеристика источников, указана научная и практическая значимость исследования.

**Первая глава – «Политика России в области развития железнодорожной инфраструктуры Центральной Азии»** - включает три параграфа.

**В первом параграфе – «История создания Россией в Средней Азии железнодорожной инфраструктуры до распада СССР»** исследованы общие закономерности процесса создания и развития железнодорожного строительства в досоветский и советский период, показано значение данной инфраструктуры для постсоветского развития центрально-азиатских государств.

Начало железнодорожного строительства в Средней Азии проходило под приоритетами военно-стратегических целей, и было связано с продвижением Российской империи в данный регион в последней четверти 19 века. Россия стремилась нейтрализовать позиции Англии в Средней Азии. Развитие хозяйственных связей между Россией и Средней Азией так же требовали надежного транспортного обеспечения.

Многие проекты прохождения железных дорог, основывались на необходимости использования экономико-географического положения Средней Азии - возможность прохождения Европейско-Азиатского транзита. Однако они не были реализованы. Российским правительством было принято решение о строительстве стратегических железных дорог на случай войны. В 1899 г. была построена Закаспийская магистраль. В 1906 г. была построена линия Оренбург-Ташкент, открыв для Средней Азии прямой выход к торгово-промышленным городам центральной России.

Проблемы укрепления экономических и политических позиций в среднеазиатском регионе почти полностью наследуются большевистской политической доктриной 1920-х гг. Связав юг региона с Россией с помощью железных дорог, необходимо было охватить восточную часть. 1 января 1931 г. Туркестано-Сибирская магистраль вошла в эксплуатационную сеть железных дорог СССР.

Идеология строительства социализма в одной стране, стремление к хозяйственной самостоятельности, являлось одним из условий независимого индустриального развития России. Поэтому, формирование транспортной системы в Средней Азии было связано с промышленным освоением новых источников сырья, энергии и топлива для зарождавшихся экономических центров, а так же для усиления межрайонных транспортных связей. Строительство железных дорог локализуется в рамках указаний на важное экономическое значение исключительно в границах потребности социалистического народного хозяйства. Расширение географических направлений транспортной системы Средней Азии ограничивается реализацией проектов, включающих в хозяйственный оборот природные ресурсы региона. Построенные железные дороги Средней Азии и Казахстана ориентировались не на сам регион, а направлялись к административно-политическому центру страны, что не способствовало развитию экономических связей окраинных территорий данного региона между собой и с сопредельными странами, задерживало их хозяйственное развитие.

**Второй параграф** «Политика использования Россией железнодорожной инфраструктуры Центральной Азии в 90-е гг. XX века» посвящен периоду становления железнодорожного транспорта центрально-азиатского региона в условиях распада СССР и образования СНГ, анализу интересов иностранных государств, проблемам взаимодействия России и Центральной Азии.

В условиях разрушения традиционных хозяйственных связей после распада СССР, недостаточной интегрированности в мировое экономическое пространство за пределами бывшего СССР руководителями центрально-азиатских государств был взят курс на диверсификацию внешнеэкономических связей. Необходимость самостоятельного

функционирования государств Центральной Азии, обнаружила крайнюю непригодность железнодорожной сети.

Железнодорожный транспорт был разделен на национально-государственные части между Россией и новыми независимыми государствами. Что бы не допустить распада транспортных систем государств СНГ были созданы координационные органы транспорта. Однако, кризис 1998 г., торговые войны, неурегулированные вопросы по транспортным тарифам - все это затрудняло развитие железнодорожного транспорта.

Железнодорожные коммуникации становятся объектом внимания мировых и региональных держав: России, США, КНР, Турции, Ирана, Пакистана, Индии, государств Европейского Союза. Центральная Азия превращается в поле широкого соперничества различных сил, что обусловлено перспективами строительства транспортной инфраструктуры.

Варианты строительства новых маршрутов представляют собой два основных направления: Запад – Восток, связывает Европу с Тихоокеанским побережьем, и Север – Юг, обеспечивает выход с северных коммуникаций континента к Индийскому океану. По направлению Запад – Восток существует два основных конкурирующих варианта: северный, проходящий по территории России на базе существующей Транссибирской магистрали, и южный, пролегающий в обход территории России с различными вариантами – через Кавказ, Каспий, Центральную Азию и Китай.

Европейский союз и США заинтересованы в создании интегрированной системы коммуникаций ТРАСЕКА (Транспортный коридор Европа – Кавказ - Центральная Азия), а так же в создании альтернатив иранским маршрутам в виде транспортного коридора - Индийский океан – Афганистан - Пакистан.

Реализован ряд проектов. 13 мая 1996 г. сдана в эксплуатацию железнодорожная линия Тенжен – Серахс – Мешхед. Она соединила две мировые железнодорожные системы Европы и Азии, открыла грузам путь из Сибири, Дальнего Востока, Центральной Азии к портам Персидского залива, в Турцию, Европу. В 1991 г. открыт железнодорожный переход Дружба – Алашанькоу, соединивший Синьцзян и Казахстан. Планируется строительство железной дороги Андижан - Ош - Кашгар, которая свяжет в единое целое железные дороги Китая и государств Центральной Азии, Ирана и Закавказья.

Повышению роли России в развитии экономических отношений, торговли и транспортного сообщения между регионами Южной Азии, бассейна Каспийского моря и Европой способствовала работа по созданию коридора Север - Юг. Участие Туркменистана в данном проекте по маршруту Ералиев – Туркменбаши – Газанджик – Кызыл – Атрек с выходом на железнодорожную сеть Ирана, позволит сформировать новое кратчайшее

направление для связей Западной Европы, Скандинавии, Европейской части России с Ираном.

**Третий параграф** «Политика использования Россией железнодорожной инфраструктуры Центральной Азии в начале 21 века» посвящен формированию национальных железнодорожных систем центрально-азиатского региона, политике России и иностранных государств по созданию общего транспортного пространства.

В начале 21 века в России меняются подходы в решении транспортных вопросов. Она заинтересована в создании направлений, связывающих транспортные сети России и стран Центральной Азии, использовании существующих железнодорожных маршрутов.

По инициативе России были организованы три международные евроазиатские конференции по транспорту в Санкт-Петербурге. Основной целью проведения Конференций являлось продвижение идеи развития евроазиатского транзита, повышение конкурентоспособности сухопутных транспортных путей на материке Евразия.

Заклучено соглашение о международном транспортном коридоре «Север - Юг» между Индией, Ираном и Россией. Разрабатывается вариант Великого шелкового пути «Восточный ветер» Китай – Казахстан – Россия – Белоруссия – Польша. Этот маршрут в некоторых точках смыкается с трассой «Север - Юг» и позволит упростить процедуры пересечения границ.

Европа не теряет интереса к Великому шелковому пути – ей нужна надежная связь с Азией, в том числе и с самой восточной ее частью. Нужен стабильный доступ к углеводородным ресурсам Каспийского региона. Европейский Союз рассматривает ТРАСЕКА в качестве дополнения к традиционным маршрутам, преследуя при этом цели привлечения европейских инвесторов к финансированию развития регионов Центральной Азии и Закавказья. Программа ТРАСЕКА ослабляет транспортную зависимость азиатских, кавказских и европейских стран от российских коммуникаций. Хотя в дальнейшем не исключено взаимодействие коридоров ТРАСЕКА и «Север - Юг». Центрально-азиатские государства продолжают реализовывать новые подходы в организации работы железнодорожного транспорта, прежде всего магистрального, а так же строить новые железные дороги с целью расширения внешнеэкономических связей государств, создания самодостаточной железнодорожной сети. Состоялось открытие железнодорожной линии Алтынсарино – Хромтау. Закончено строительство линий Гузар - Байсун - Кумкурган и Караозек - Турткуль - Учкудук. Теперь Узбекистан сможет транспортировать грузы в Европу и Россию по своим железным дорогам. Завершилось строительство железной дороги Ашхабад - Каракумы - Дашогуз. С вводом ее в эксплуатацию открывается еще один укороченный вариант международного железнодорожного маршрута Север-Юг. С вводом в



Иране дороги Мешхед - Бафк открывается укороченный путь к железнодорожным системам Пакистана и Индии. Планируется строительство трансказахстанской железной дороги (ТЖД). Данная магистраль является конкурентом Транссибу, позволит сократить до 7 дней срок транспортировки грузов из Китая в Европу. Киргизия заинтересована в реализации проекта железнодорожной линии Балыкчи - Джалал - Абад - Торугарт с выходом в Китай. Железнодорожная магистраль, пройдя через Киргизию, соединит западные районы КНР с железными дорогами Узбекистана и откроет путь в Европу, на Средний и Ближний Восток. Новый железнодорожный проект выводит Киргизию из транспортного тупика, превращая республику в важный транзитный коридор между государствами Юго-Восточной Азии и открывая путь грузопотокам к морским портам Евразии.

**Вторая глава – «Политика России в области развития трубопроводной инфраструктуры Центральной Азии»** - включает три параграфа.

**В первом параграфе – «История создания Россией в Средней Азии трубопроводной инфраструктуры до распада СССР»** исследован процесс создания и развития трубопроводного транспорта в советский период.

Строительство трубопроводного транспорта в Средней Азии и Казахстане осуществлялось в соответствии с концепцией единой нефте- и газотранспортной системой Советского Союза. Программа индустриализации страны предьявляла огромный спрос на нефть и продукты ее переработки. Грузопотоки зарождались в следующих районах – Западном Казахстане (район Эмбы, Доссора, Маката Гурьевской области), Туркмении (район Красноводска). В значительно меньших масштабах нефть добывалась в Узбекистане и Киргизии.

В 1934 г. был построен нефтепровод Гурьев-Орск. По этому нефтепроводу нефть с Эмбинских нефтепромыслов транспортировалась на Орский нефтеперерабатывающий завод. Нефтяные залежи в 1941 г. были открыты на Желтобае, на площади Нармунданак (с 1943 г. – Комсомольск), северо-восточном поле Байчунаса, на севере Доссора, а в 1942 г. – на южном поле промысла Кульсары. В 1944 г. были открыты нефтяные месторождения Кошкар и Тентяк-Сор.

В связи с ростом нефтяной промышленности в 1946 - 1950 гг. трубопроводный транспорт начал ускоренно развиваться. В Средней Азии в этот период были построены нефтепроводы Ассаке – Вановская, Майли - Су-Ассаке. В 1949 г. в Туркмении бы построен первый нефтепровод Кумдаг -Вышка. В 1961 г. была открыта нефть на Южном Мангышлаке. В 1966 г. был построен нефтепровод Узень – Шевченко, который позволил транспортировать сырую нефть с месторождения Узень на побережье Каспийского моря. В 1970 г. был

построен нефтепровод Узень – Гурьев - Куйбышев. Появилась возможность доставки нефти, добываемой на месторождении Узень, на Гурьевский нефтеперерабатывающий завод. В 1983 г. был сдан в эксплуатацию нефтепровод Павлодар - Чимкент, который связал разрабатываемые нефтяные месторождения Западной Сибири с нефтеперерабатывающими заводами Средней Азии. Для транспортировки западносибирской нефти на нефтеперерабатывающие заводы Казахской и Туркменской ССР в период - 1977-1983 гг. был построен нефтепровод Омск – Павлодар – Чимкент – Чарджоу.

Созданная сеть трубопроводного транспорта для транспортировки газа не удовлетворяла потребности бурно развивающейся газовой промышленности. А в связи с ростом грузооборота железнодорожный и водный транспорт были чрезвычайно перегружены. Были поставлены большие задачи по ускоренному развитию добычи и производства газа и газификации страны. В 1957 - 1959 гг. в Средней Азии были открыты газоконденсатные месторождения Южный и Северный Мубарек. В 1956 г. – Газлинское месторождение. Главная задача была за три - четыре года построить трансконтинентальную газотранспортную систему на Урал. В 1963 г. был построен газопровод Бухара-Урал. В 1966 г. началось сооружение газопроводов Средняя Азия – Центр. Большое значение среднеазиатских энергетических ресурсов определялось сокращением нефтяного производства в старых добывающих районах страны и возрастающими энергетическими потребностями развивающейся советской экономики.

**Второй параграф** – «Политика использования Россией трубопроводной инфраструктуры Центральной Азии в 90-е гг. 20 века» посвящен периоду становления трубопроводного транспорта центрально-азиатского региона в условиях распада СССР и образования СНГ, анализу интересов иностранных государств, проблемам взаимодействия России и Центральной Азии.

Распад СССР расколол трубопроводный транспорт на отдельные, неразрывно взаимосвязанные сегменты. Почти вся транспортная инфраструктура экспорта нефти и газа оказалась на территории новых независимых государств.

Политическая стратегия России в начале 90-х гг. была направлена на партнерство с Западом и интеграцию с ним, как с основным источником помощи, необходимым для проведения успешных экономических реформ, получения доступа к мировым рынкам и финансам, интеграции в глобальную систему производства. Центральная Азия не являлась в этот период регионом долгосрочных интересов России. Для поддержания функционирования существующих трубопроводов в качестве транзитных в 1992 - 1993 гг. между Россией и центрально-азиатскими государствами был заключен ряд соглашений на двусторонней основе, создан межправительственный совет по нефти и газу.

Чрезмерная суверенизация бывших республик, стремление ослабить зависимость от Москвы и диверсифицировать свои горизонтальные связи усложняла реализацию созданных правовых механизмов. Большое влияние оказали и объективные экономические трудности, спорными моментами стали установление тарифов на транзит нефти, газа, а так же согласование объемов транзита по магистральным трубопроводам. Оставшиеся в Казахстане, Узбекистане, Туркменистане по наследству от Советского Союза трубопроводы становятся важной составляющей появления европейских держав в регионе. Начинается активное участие западных компаний в разработках нефтяных месторождений, поисках других путей транспортировки сырья. Активную роль играют США, Европейский союз, а так же соседи центрально-азиатских государств, прежде всего Турция, Иран, Пакистан, Афганистан. Основой взаимоотношений явилась обоюдная заинтересованность в освоении природных богатств региона и создание инфраструктуры для их доставки на мировые рынки.

США берут курс на стремление изменить пророссийскую ориентацию стран региона, в том числе и путем ослабления их транспортной зависимости от северных маршрутов. Основным звеном европейской и американской политики в этом направлении является создание новой системы трубопроводов (Баку - Тбилиси - Джейхан, Туркменистан - Афганистан - Пакистан) в обход России, как помощь государствам Центральной Азии в решении жизненно важных задач. Политической поддержкой руководства Туркменистана, Афганистана, а также США и Японии пользуется проект строительства Трансафганского газопровода.

Политика Америки в отношении Ирана помешала запланированной прокладке трубопровода Туркменистан - Иран - Турция - Болгария – Европа, в связи с чем, был построен экспортный газопровод Корпедже – Курт-Куи. Строительство газопроводов Корпедже - Курт-Куи и Тебриз - Анкара приведет к появлению трансконтинентального трубопровода Туркменистан - Иран - Турция, по которому турецкое правительство планирует экспортировать туркменский газ в Европу.

После распада СССР центрально-азиатский регион стал открытым для влияния Китая. Особенный интерес представляют государства, связанные с Китаем общей границей - Казахстан, Таджикистан и Киргизия. В 1995 г. представители международного консорциума, в состав которого, кроме американской компании «Эксон», вошли японская «Мицубиси» и Китайская национальная нефтяная корпорация, подписали в Пекине соглашение об изучении проекта строительства трансазиатского трубопровода по маршруту древнего Шелкового пути. Из Туркменистана газопровод будет проходить через Узбекистан и Казахстан, параллельно трассе действующего газопровода Чарджоу - Ташкент - Чимкент - Бишкек - Алма-Ата до газовых месторождений Таримского и Турфан - Хамийского бассейнов,

расположенных на северо-западе Китая на территории Синьцзян - Уйгурского автономного района, и выйдет к восточному побережью Жёлтого моря. Китайская сторона взяла обязательство построить нефтепровод из западного Казахстана в Китай по маршруту Атырау - Кенкияк - Кумколь - Атасу - Дружба и далее в Китай и нефтепровод от Узень до границы с Туркменистаном.

Россия приступила к реализации крупного постсоветского экономического проекта – сооружения нефтепроводной системы Тенгиз-Новороссийск. Россия стремится сохранить роль основного газопоставщика в Восточную Европу, на Балканы и в Турцию построив газопровод Голубой поток. Создан барьер для конкурирующих потоков газа из Центральной Азии.

**В третьем параграфе** – «Политика использования Россией трубопроводной инфраструктуры Центральной Азии в начале 21 века» рассмотрен процесс изменения приоритетов России к постсоветскому югу, с точки зрения перспектив разработки и транспортировки энергоресурсов, влияние иностранных государств на инфраструктуру трубопроводных коммуникаций и экспортной политики стран Центральной Азии.

В начале 21 века Центральная Азия становится зоной жизненно важных интересов России. Продолжает формироваться договорно-правовая база сотрудничества государств. Подписан ряд важных соглашений. В 2002 г. РАО «Газпром» подписал соглашение о стратегическом сотрудничестве в газовой сфере с национальной холдинговой компанией «Узбекнефтегаз». Был подписан контракт российскими компаниями «Лукойл», «Итера» и НХК «Узбекнефтегаз» о разработке нефтегазовых месторождений Бухаро-Хивинского и Гиссарского регионов Узбекистана. 10 апреля 2003 г. подписано Соглашение между Правительством Российской Федерации и Правительством Туркменистана о сотрудничестве в газовой отрасли. В 2003 г. «Газпром» заключил соглашения о сотрудничестве в газовой отрасли с Кыргызстаном и Таджикистаном. Данные соглашения дают России право контролировать инфраструктуру энергетического сектора республик, участвовать в разработке их нефтегазовых месторождений. Таким образом, Россия стремится замкнуть на себе все экспортные потоки газа государств Центральной Азии, все больше втягиваясь в схему транспортировки газа из Центральной Азии в Европу.

В декабре 2001 г. завершилось строительство Каспийского трубопроводного консорциума (КТК). Подключение к КТК дополнительных трубопроводов с новых месторождений и как результат увеличение транзита нефти по российской территории отвечает национальным интересам России и закладывает прочную основу и фундамент торгово-экономического и политического сотрудничества в СНГ. КТК обеспечит прямую и

стабильную поставку казахстанской и российской нефти на мировые рынки, так же позволит успешно конкурировать с южными маршрутами. 1 ноября 2001 г. был возобновлен транзит газа по газопроводу «Бухара – Урал».

30 декабря 2002 г. был сдан в эксплуатацию пусковой комплекс трубопровода Голубой поток, а в феврале 2003 г. начались коммерческие поставки газа из России в Турцию по дну Черного моря. Глобальная экономическая стратегия Москвы зависит от продолжающегося доступа к дешевой среднеазиатской энергии. Добывать энергоресурсы в Средней Азии гораздо дешевле, чем в России, поэтому Москва использует их для внутреннего потребления, а за рубеж поставляет сибирские энергоносители. Потеря контроля над среднеазиатским энерго-экспортом и производством нанесла бы жестокий удар по политическим и экономическим интересам России.

США не оставляют планов принципиально изменить инфраструктуру трубопроводных коммуникаций и экспортной политики стран Центральной Азии, продолжают препятствовать укреплению экономических и торговых связей Ирана. Формируются условия для возобновления строительства трубопровода через Афганистан и Пакистан, приостановленного в середине 90-х гг., как альтернатива трубопроводу Голубой поток. Построен нефтепровод Баку – Тбилиси - Джейхан. Большие надежды США связывают с Казахстаном, имеющим самые перспективные нефтяные запасы в своей части каспийского шельфа - Кашаганском месторождении. 16 июня 2006 г. было заключено межправительственное соглашение о содействии транспортировке нефти из Казахстана через Каспийское море и территорию Азербайджана на международные рынки посредством системы Баку - Тбилиси - Джейхан.

В декабре 2005 г. был открыт 1000-км трубопровод, связавший Казахстан с Китаем и ставший первым среднеазиатским экспортным маршрутом, который не проходит по российской территории. Трубопровод соединил нефтеперекачивающую станцию Атасу в Карагандинской области с железнодорожной станцией Алашанькоу на территории Китая. В будущем ожидается, что поставки нефти в Китай по новому трубопроводу будет осуществлять и Россия. 3 апреля 2006 г. было заключено Генеральное соглашение о реализации проекта газопровода Туркменистан - Китай и продаже природного газа из Туркменистана в Китайскую Народную Республику. Данные соглашения помогут Китаю ослабить влияние в данном регионе США и некоторых других западных стран, рассматриваемых Пекином в качестве традиционных соперников на международной арене, а также обеспечат безопасность границ недостаточно стабильного Синьцзян-Уйгурский автономного района КНР. Казахстан стремится расширить экспорт в Китай, в том числе,

путем строительства нефтепровода Кенкияк - Аральск - Кумколь и ветки, параллельной маршруту Атасу - Алашанькоу.

**В заключении** подведены основные итоги исследования. Строительство Россией железнодорожных и трубопроводных коммуникаций в Казахстане и Средней Азии оказало большое влияние на проведение российской политики в данном регионе после распада СССР, укрепило формы и направления торгово-экономических взаимоотношений. Система железных дорог и трубопроводов советской Средней Азии была создана, как элемент единой централизованной плановой экономики, приоритеты государственного уровня направлялись в ущерб интересам регионов. После распада СССР транспортная инфраструктура перестала отвечать политическим и экономическим интересам центрально-азиатских государств. Изменилось политическое значение Центрально-азиатского региона. Процесс определения стратегического подхода России к Центральной Азии, определения ее роли и места в системе российских национальных интересов проходил достаточно сложно. В начале XXI века одним из важнейших приоритетов нового курса стало усиление внимания к постсоветскому Югу. Транспортировка нефти и газа и связанные с ней проблемы транзита становятся все более масштабными. Происходит активизация внешнеэкономической деятельности в отношении развития данного вида коммуникаций в целях обеспечения стабильного положения в мировом экономическом и политическом пространстве. Новые транспортные проекты сталкивают интересы государств. Среди мировых региональных держав, оказывающих существенное воздействие на формирование политической ситуации в Центральной Азии, особо выделяются Соединенные Штаты Америки, Китайская Народная Республика, также Турция, Иран, Пакистан, Индия, государства Европейского Союза. Они стремятся максимально использовать свои внутренние и внешние ресурсы для закрепления в регионе, выступая с инициативой по возрождению моста, соединяющего Европу и Азию.

По теме диссертации опубликованы следующие работы:

1. Годлевская Н.В. Борьба за контроль над транспортными коммуникациями в Центральной Азии в постсоветский период // Известия Уральского государственного университета. 2007. № 50: Проблемы образования науки и культуры. Вып. 21. С. 16 -28
2. Годлевская Н.В. Российско-казахстанские отношения по нефти и газу в 90-е гг. XX века // Международные отношения в XIX – XX веках. Вып. I. Екатеринбург: Изд-во Уральского университета, 2004. С. 72 - 78

3. Годлевская Н.В. Решение проблемы кадров при восстановлении и реконструкции Транссибирской железнодорожной магистрали в 1920-1930-е гг. // Россия в XX веке: история и историография. Международный альманах. Екатеринбург, 2004. Вып. II. С. 108 - 119

4. Годлевская Н.В. Политика России в Средней Азии (вторая половина XX – начало XX вв.) // Пятые Татищевские чтения: Духовность и нравственность на Урале в прошлом и настоящем. Тез. докл. и сообщ. Екатеринбург, 22 – 23 апреля 2004 г. Екатеринбург, 2004. С. 278 - 282

5. Годлевская Н.В. Влияние Великой Отечественной войны на социально-экономическое развитие транспортной инфраструктуры Центральной Азии // 60-летие победы в Великой Отечественной войне и ее значение в истории XX века: Мат. науч. студ. конф., 15 – 16 апреля 2005 г. Екатеринбург: Изд-во Урал. Ун-та, 2005. С. 24 – 27

6. Годлевская Н.В. Формирование новых отношений в области транспортной инфраструктуры между Россией и странами Центральной Азии // Урал индустриальный. Бакунинские чтения. Материалы VII Всероссийской научной конференции, октябрь 2005 г. В 2-х тт. Екатеринбург: Изд-во УМЦ УПИ, 2005. Т. 2. С. 16 - 23

7. Годлевская Н.В. Постсоветская Центральная Азия: развитие магистральной нефтепроводной и газопроводной [Электрон. ресурс]. Режим доступа: [http://www.ogbus.ru/authors/Godlevskaya/Godlevskaya\\_1.pdf](http://www.ogbus.ru/authors/Godlevskaya/Godlevskaya_1.pdf)

